

Das unabhängige Porsche Magazin

FAHRER



**Boxster S –
besser als
der Elfer?**



50 Jahre Targa

Die Generation der Henkel – 911 Targa-Prototyp und 964 Targa



**Replika –
356 Speedster
+ 718 RSK**
Genuss ohne Reue



**911 SC
Heigo**
Rallye-Revival



Dieter Röscheisen kennt die Zukunft: Was morgen bei Porsche als neues Modell auf den Markt kommt, hat der langjährige Testfahrer gestern schon gefahren. Kürzlich begegnete ihm jedoch die eigene Vergangenheit. Es war jener 911 SC, den Röscheisen vor über 30 Jahren für den Eigenbedarf zum Rallye-Auto aufgebaut hatte. Eine Geschichte mit fast noch mehr Kurven, Kuppen und Geraden als die vorangegangene Rallye-Karriere. Und warum das Ganze nicht noch einmal im Heute ausprobieren?

SPORT-SCHAU – PORSCHE 911 SC RALLYE

ZWEITER FRÜHLING



Oben: Frühlings-Erwachen: 1980 starten Dieter Röscheisen (r.) und Co-Pilot Klaus Hesse mit ihrem 911 SC in das Abenteuer Rallye-Meisterschaft.

Nach dem Ende der Saison ist das Finanzpolster aufgezehrt, der Heigo-Elfer steht zum Verkauf und präsentiert sich samt Leistungsdaten potentiellen Käufern.

Im November 2009 klingelte bei Dieter Röscheisen aus Tiefenbronn bei Pforzheim das Telefon. Ein Engländer namens Steve Davies war dran, Teilnehmer historischer Rallyes, mit einer kaum glaubhaft klingenden Nachricht: „Er sagte, Walter Röhrl hätte ihm meine Nummer gegeben und er würde vermutlich meinen alten Heigo-Porsche besitzen. Ich dachte: Kann ich mir kaum vorstellen, der Wagen muss doch schon längst verschrottet sein. Und das ist doch alles schon 30 Jahre her.“

1979 hatte Dieter Röscheisen, gelernter Kfz-Meister und seit 1976 bei Porsche, wo er als Mechaniker im Fahrwerks-Versuch angefangen hatte, mit dem Auf- und Umbau des ein Jahr alten Dreiliter-G-Modells begonnen. Nach ersten Rallye-Einsätzen als fäherscheinloser Beifahrer und später dann als Fahrer auf Fiat 128 Coupé und BMW 2000 ti, wollte Röscheisen Anfang der achtziger Jahre endlich mit siegfähigem Material an den Start gehen. An seiner Seite: Co-Pilot Klaus Hesse aus Kitzingen.

„Mit der mechanischen Einspritzung anstelle der K-Jetronic sind wir immerhin auf 278 PS gekommen, auch die Bürzel-Motorhaube und Turbo-Verbreiterungen entsprachen der Homologation für die Gruppe 4. Damit waren wir dann 1980 in der Deutschen-Rallye-meisterschaft sowie bei Läufen der Württembergischen und Bayrischen

Meisterschaft unterwegs. Wir sind gefahren, wie Geld da war“, sagt Dieter Röscheisen.

Mit Gespartem und einem Kredit hatte der Mittzwanziger Auto und Umbau finanziert, jede Menge eigene Arbeit steckte sowieso drin. Den Überrollbügel-Hersteller Heigo aus Würzburg-Kist konnte Röscheisen als Hauptsponsor gewinnen, der spendete außerdem den nötigen Käfig und Unterfahrschutz. Ein französischer Jeans-Produzent, sowie kleinere regionale und lokale Sponsoren steuerten weitere Mittel bei, die mithalfen, das Projekt am Laufen zu halten.

„Das war ein Abenteuer, vor allem in finanzieller Hinsicht. Ein Reifen kostete um die 500 Mark und pro Veranstaltung konnten schon einmal sechs Sätze draufgehen, zumindest wenn man vorne mitfahren wollte. Der Service-Transporter, ein alter Ford Transit, Kost und Logis für die Freunde und Helfer im Service mussten bezahlt werden, und zu gewinnen gab es eigentlich nur ein paar Pokale – bei der Rallye Unterfranken, wo wir gewonnen haben, kostete das Nenngeld 750 Mark und als Erste haben wir eine Siegpriämie von 800 Mark bekommen“, so Dieter Röscheisen. „Wir sind oft wegen Materialmangel ausgefallen: Mal riss ein Krümmer ab, dann gingen uns die Reifen aus ... Ein Jahr konnten wir kalkulieren, aber hätten wir uns nur einmal überschlagen, wäre unsere Finanzierung geplatzt.“

Während der zahlreichen Rallye-Einsätze lernte Dieter Röscheisen den Profi Walter Röhrl kennen. „Dem hat unser Auto gut gefallen und als es nach einem Jahr um den Verkauf ging, für eine weitere Saison fehlte das Geld, hatte er einen Interessenten dafür an der Hand. Auf der großen WM-Feier zum Ende der Saison 1980, als er und Christian Geistdörfer auf Fiat zum ersten Mal Weltmeister geworden waren, stellte er mir Christopher Wathen vor, einen Papierfabrikanten aus England. Der hat dann kurz darauf nicht nur spontan das Auto gekauft, sondern gleich auch noch eine Service-Mannschaft angeheuert und ist 1981 in der Rallye-Europameisterschaft gestartet.“



„Ein Jahr konnten wir kalkulieren, aber hätten wir uns nur einmal überschlagen, wäre unsere Finanzierung geplatzt.“



1980, irgendwo in Deutschland. Beim Kampf um Meisterschafts-Punkte kennen Röscheisen/Hesse kein Pardon. Manchmal fliegt auch was weg ...



Oben: Der Gewinner bekommt alles: Für den Sieg bei der Unterfranken gibt es 800 Mark Prämie, einen Pokal und die Zuneigung schöner Frauen.

Fast wie Weihnachten: Im Dezember 1980 kauft Papierfabrikant und Rallye-Amateur Christopher Wathen den Heigo-911, um damit in der Rallye-EM an den Start zu gehen. Wathen bekommt ein Auto, Röscheisen zwei Schecks à 45.000 Mark.

Insider berichteten damals, dass der neue Besitzer des Heigo-911 über zwei Einsätze jedoch nicht hinausgekommen sei, erzählt Röscheisen. „Die Umstellung vom rechtsgelenkten Ford Escort BDA mit Frontmotor zum linksgelenkten Porsche mit Heckmotor hat er offensichtlich nicht geschafft.“ Nach zwei kapitalen Abflügen im Wald war wohl Feierabend.

Damit war das Thema des Ex-Einsatzwagens für Dieter Röscheisen beendet. Mit dem Verkauf des Wagens wurde der Kredit abgelöst, der Alltag als Testfahrer und die Weiterbildung auf der Technikerschule siegten über die Karriere als Rallye-Pilot. Eingebunden in die Entwicklung des Über-Porsche 959, Testfahrten auf Audi quattro S1, unvollendeten Projekten wie 965, 989 und allen weiteren Generationen von 911, 944, 928, 968, Boxster, Cayman und Cayenne war Freizeit ein Luxusgut.

Dennoch: Schon kurz nach dem Verkauf des Heigo-911 baute Dieter Röscheisen mit Freunden in nur sechs Wochen einen zweiten Rallye-Elfer auf, dieses Mal für Walter Röhl und Christian Geistdörfer.

Der hatte nach seinem frisch erworbenen WM-Titel auf Fiat für mehrere Jahre bei Mercedes-Benz unterschrieben, wo das Sportprogramm – ein Rallye-Engagement mit dem schweren 450 SLC – noch in der Entwicklungsphase eingestellt wurde. Die amtierenden Weltmeister standen ohne Auto da – konnten mit dem im Hauruck-Verfahren aufgebauten Doduco-911, benannt nach dem Pforzheimer Sponsor, immerhin noch zwei Rallye-Läufe in Italien und auf der Isle of Man bestreiten.

„2005 hat sich das Porsche Museum dieser ungewöhnlichen Geschichte angenommen und zwei Modelle des Heigo-911 und des Doduco-911 im Maßstab 1:43 aufgelegt. Innerhalb von drei Wochen waren die 300 Heigo- und 700 Doduco-Modelle ausverkauft. Damals kam mir die Idee: Mensch, wenn du deinen Heigo noch hättest, könntest du bei historischen Rallyes mitfahren“, sagt Dieter Röscheisen. „Aber die Kosten für einen Nachbau wären zu hoch gewesen.“

Und dann klingelte im November 2009 das Telefon.



Steve Davies besaß seinen Elfer schon seit 1996 und war mit dem in Rothmans-Farben lackierten Fahrzeug bei zahlreichen Veranstaltungen gestartet. Als 2009 gründliche Sanierung und Instandsetzung anstanden, tauchten verschiedene Bohrungen auf, die auf einen früheren Sport-Einsatz hindeuteten.

Nach Kontakt mit Porsche und dem Eintreffen der Geburtsurkunde brachte Walter Röhl den Rallye-Kollegen Davies schließlich auf die richtige Spur und anhand von Fahrgestell- und Produktionsnummer konnte Dieter Röscheisen bestätigen, dass dies tatsächlich der Heigo-911 der Saison 1980 war.

„Ich habe alles an Bildern rübergeschickt, was ich hatte. Steve hat das Auto so komplett rekonstruiert, genau so wie es damals aussah, inklusive der Lackierung und aller Aufkleber.“ Zum Wiedersehen lud Davies den ehemaligen Besitzer 2010 zur zweiten Jungfernfahrt zur Race Retro nach Coventry ein. „Er sagte nur: Bring Renn-Klamotten mit, wir fahren zusammen eine WP.“

Oben: Gut 30 Jahre nach dem ersten Rallye-Einsatz beginnt die Rekonstruktion des Heigo-911.

Unten: Steve Davies (l.) kaufte und restaurierte den Heigo-911. In der Mitte Stig Blomqvist, rechts Dieter Röscheisen.



„Das Auto war ziemlich verbastelt, ohne jede Abstimmung – es sah zwar so aus, die Silhouette war wiederhergestellt, aber das war nicht mehr mein Porsche“

Mit Dieter Röscheisens Vorfreude war es allerdings schnell vorbei. „Am Abend vor der Veranstaltung lag das Auto noch in Teilen in der Werkhalle des Restaurators auf einem abgelegenen Bauernhof herum. Ziemlich verbastelt, ohne jede Abstimmung – es sah zwar so aus, die Silhouette war wieder hergestellt, aber das war nicht mehr mein Porsche. Und trotzdem stand er am nächsten Morgen um 9:00 Uhr am Start – keine Ahnung, wie die das hinkommen haben.“

Das erste Mal musste Röscheisen in seinem Heigo-911 auf der Beifahrerseite einsteigen, das Privileg der ersten Runde mit dem wieder auferstandenen Rallye-Elfer ließ sich Steve Davies nicht nehmen. „Zum Glück. Was wäre passiert, wenn's mir Motor oder Getriebe zerrissen hätte? Ich wollte nicht fahren, obwohl der Veranstalter das gerne gesehen hätte, Stig Blomqvist durfte nicht fahren – und der war mal Rallye-Weltmeister. Stig war damals auch bei der WM-Party gewesen, er kannte die Ge-

schichte des Autos, aber Steve Davies hat ihn nicht ans Steuer gelassen.“

Dieter Röscheisen fuhr nach Hause. Sein Auto lebte noch, doch die Geschichte wiederholte sich nicht. Als einige alte Sponsoren den 911 SC mit Rallye-Vergangenheit erwerben wollten, riet Dieter Röscheisen aufgrund der eigenen Eindrücke ab.

Und wieder klingelte das Telefon.

„Rafael Diez, Porsche-Spezialist und Inhaber von „Classic Boxer“, ein Freund von mir, hatte seit vier Jahren eine fertig restaurierte 911-Karosserie in seiner Werkstatt stehen. Er kam auf die Idee, den Heigo-911 noch einmal zu bauen. So wie damals – oder wenn's geht sogar noch besser. Und er wollte wissen, ob Walter Röhrl Lust hätte, mit ihm zusammen damit Classic-Rallies zu fahren.“ Röscheisen wollte, Röhrl sowieso. 32 Jahre nach dem Rallye-Debüt in der DM konnte der zweite Frühling beginnen.

Anhand alter Unterlagen mit den technischen Spezifikationen aus Röscheisens Archiv wurde die Karosserie des

Sitzprobe: 2010 beginnt der Neuaufbau des Rallye-Effers. Zuerst nimmt Dieter Röscheisen ...

... Platz, dann kommt auch Klaus Hesse wieder dazu. Gleiches Motiv, nur 30 Jahre später.



„Wir haben den Motor aufgebaut, das Getriebe angepasst und wie früher die Bremse des 911 Turbo verbaut. Jetzt haben wir schon 305 PS und es werden sicher noch mehr.“



„Das Auto ist perfekt geworden, besser als damals. Bestzeiten will ich damit nicht mehr fahren, das überlasse ich dem Walter. Ich freue mich einfach, dass mein Auto wieder da ist.“



Neues Auto, alte Besatzung, die gleiche Freude. Der Heigo-911 von 1980 lebt wieder, besser, stärker und schöner als vor 32 Jahren.

G-Modells von 1974 gemäß der Vorgaben von 1980 umgebaut und an den entscheidenden Stellen verstärkt. „Das Beste war natürlich, dass wir Heigo wieder als Sponsor gewinnen konnten“, sagt der 56-Jährige. Neben Käfig und Unterbodenschutz wie damals stellte der Spezialist auch einen neuen, speziell konstruierten Tank sowie ein Ölservoir samt Leitungs- und Kühlsystem für die Trockensumpfschmierung zur Verfügung. Die Firma König beteiligte sich mit neuen Rennsitzen und gemäß den Vorstellungen Walter Röhrls wurden bei Bilstein Dämpfer gebaut. Pirelli stellte die neuen Corsa Classic Reifen zur Verfügung und die Firma Eisenmann einen geeigneten Auspuff – auch die Sponsoren-Suche erinnerte an 1980.

„Wir haben den Motor aufgebaut, das Getriebe angepasst, wie früher die Bremse des 911 Turbo verbaut und als Optimierung eine hydraulische Handbremse hinzugefügt. Natürlich arbeiten wir mit den Mitteln von heute, jetzt haben wir schon 305 PS und es werden sicher noch mehr. Selbst Klaus Hesse habe ich reaktivieren können“, erzählt Dieter Röscheisen.

Sein Copilot von 1980 hatte Mitte der achtziger Jahre von jetzt auf gleich mit dem Rallye-Zirkus abgeschlossen und nie mehr in einem Rallye-Auto gesessen. „Die Unterlagen hatte er sofort parat, aber an das Tempo musste er sich erst wieder gewöhnen“, sagt Röscheisen.

Beim Solitude Revival im Juli 2011 feierte der Heigo-Porsche vor rund 30.000 Zuschauern seine mittlerweile zweite Wiedergeburt.

Doch das war eine Parade, seitdem konzentriert man sich auf historischen Rallyesport. „Das Auto ist perfekt geworden, besser als damals, was auch an den vorhandenen Mitteln, den Fachleuten und der Erfahrung liegt. Trotzdem: Bestzeiten will ich damit nicht mehr fahren, das überlasse ich dem Walter. Ich freue mich einfach, dass mein Auto wieder da ist.“ Die Zukunft gehört der Vergangenheit ... ■

TEXT: JAN-HENRIK MUCHE
FOTOS: ARCHIV DIETER RÖSCHEISEN